LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 8 (67). Poznań, 9 października 1926. Tom IV.

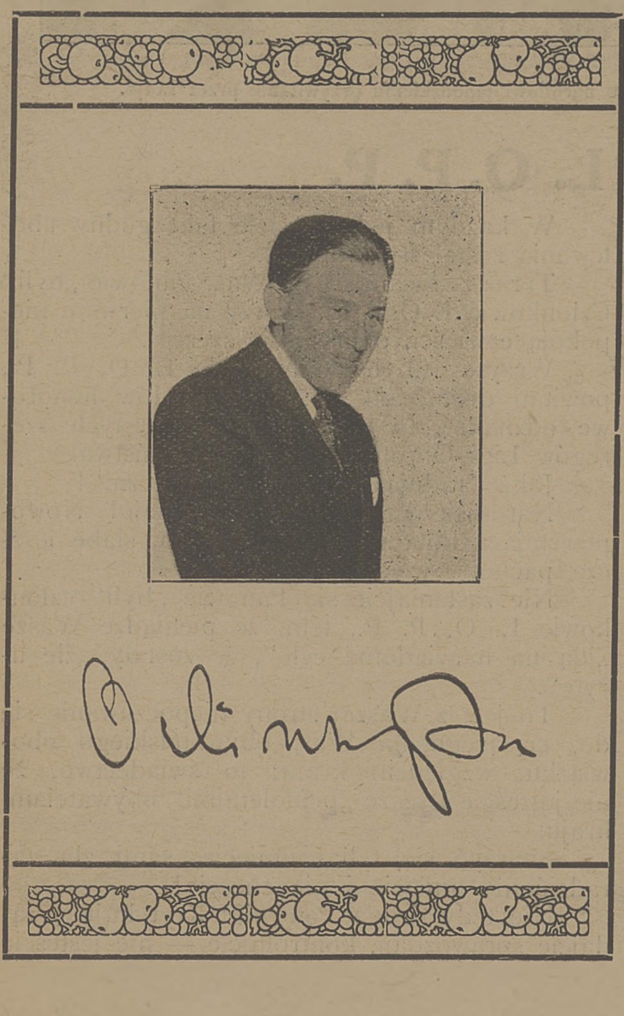
Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres Redakcji i Administracji: **Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9.**

TREŚĆ NUMERU: = Lotnizcy bohater narodowy do społeczeństwa. = W sprawie L. O. P. P. — Roman Wybranowski = Silnik lotniczy dwutaktowy typ. M. VIII. = Slizgowiec wodny „Delfin". = Raid kapitana Orlińskiego. = Kapitan Bolesław Orliński, członek Zw. Lotników Polskich. = Opis płatowca Breguet 19. = Konkurs w Lympne. = Kronika. = Odpowiedzi Redakcji. =

Lotniczy bohater narodowy do społeczeństwa.



Wieczorem w dniu przylotu wygłosił kpt. Orliński 10 minutowe przemówienie przez radjo następującej treści:

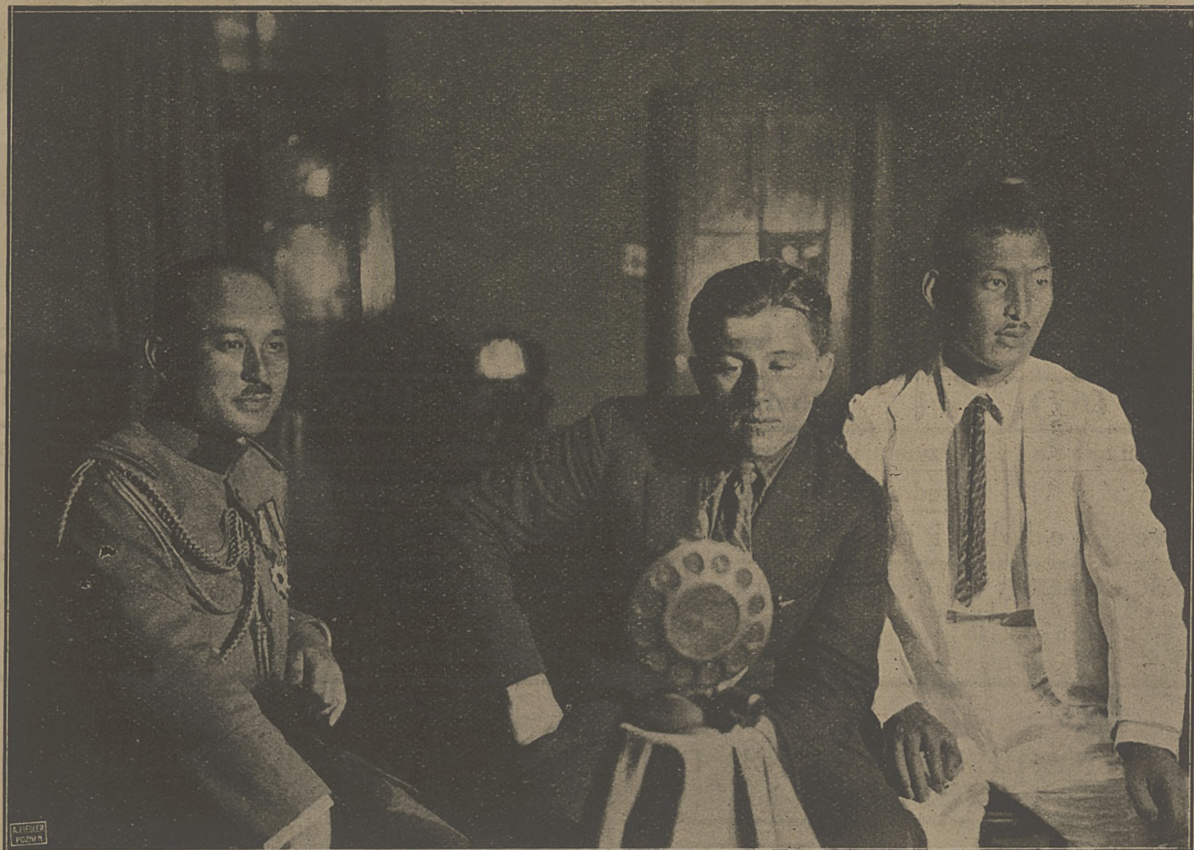
„Dziś o godz. 2 min. 12 po 25 dniach lotu, przebywszy 22.000 klm. na szlaku Warszawa—Tokio—Warszawa, przybyłem do stolicy Polski.

Przez cały czas lotu zdawałem sobie sprawę z wielkiego znaczenia raidu dla propagandy imienia polskiego.

Depesze, jakie dostałem w Tokio dowiodły, że społeczeństwo całe bacznie śledzi drogę mego lotu. Bywały chwile, że mogłem zwątpić w szczęśliwe zakończenie raidu, lecz myśl, że sława lotnictwa polskiego zależy od tego raidu, że świat cały śledzi mój lot, nie pozwalała mi ugiąć się i zaprzestać walki. Powróciwszy do Warszawy, staję przed całem społeczeństwem jako ten, który przywiózł z sobą doświadczenie z dalekiego lotu nad Azją i Japonją, ten, który zbadał wielki rozwój lotnictwa sąsiadów.

Budujmy nasze lotnictwo. Od siły naszej floty powietrznej zależy siła całej Polski.

Liga Obrony Powietrznej Państwa umożliwiła mi dokonanie tego potężnego raidu. Wytężmy siły, aby L. O. P. P., która stoi na straży rozwoju naszego lotnictwa, stała się potężną i silną, gdyż wtedy silnem i potężnem będzie lotnictwo polskie. Niech każdy z was zapisze się natychmiast na członka L. O. P. P. Niech żyje Liga Obrony Powietrznej Państwa!"



Po przybyciu do Tokio rozsyła kpt. Orliński całemu narodowi japońskiemu przywitanie przez radjo.

W sprawie L. O. P. P.

Poniżej umieszczony list otwarty zawiera wiele słusznych uwag. Organizacja LOPP., — będąca przykładem dla innych państw, przestała się w okresie bieżącego lata rozwijać, gdy tymczasem wzorowane na niej organizacje państw ościennych Rosji i Czech w piorunującem tempie wzrastają. Dobrze się stało, że z kół niefachowych wyszedł ten list, który jest groźnem memento dla ospałych kół społeczeństwa. Miejmy nadzieję, że w czasie tegorocznego tygodnia lotniczego, udzieli się ogólnie zapał i że szeregi LOPP., tej tak koniecznej organizacji wzrosną poważnie. (Red.)

LIST OTWARTY

do PP. „byłych" członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Z niektórych Komitetów Powiatowych nadchodzą zdumiewające i zatrważające wieści: ilość członków w Komitetach Powiatowych zmniejsza się! Mogą to być skutki nieuzasadnionego popłochu a, między innemi przyczynami, również i skutki broszury p. Syktusa Lewickiego p. t. „Skandal w L. O. P. P.".

Wątpię czy autor wspomnianej broszury miał zamiar taki właśnie osiągnąć rezultat.

W każdym jednak razie fakt godny ubolewania został stwierdzony.

Teraz zwracam się do Was, Panowie „byli" Członkowie L. O. P. P., którzy na pierwsze niepokojące wieści, opuściliście szeregi.

Wszyscy „byli" członkowie L. O. P. P., powinni dostać od naszych sąsiadów honorowe odznaki „Za dezercję" z ojczystych szeregów Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Jakże radują się, nasi „serdeczni"!

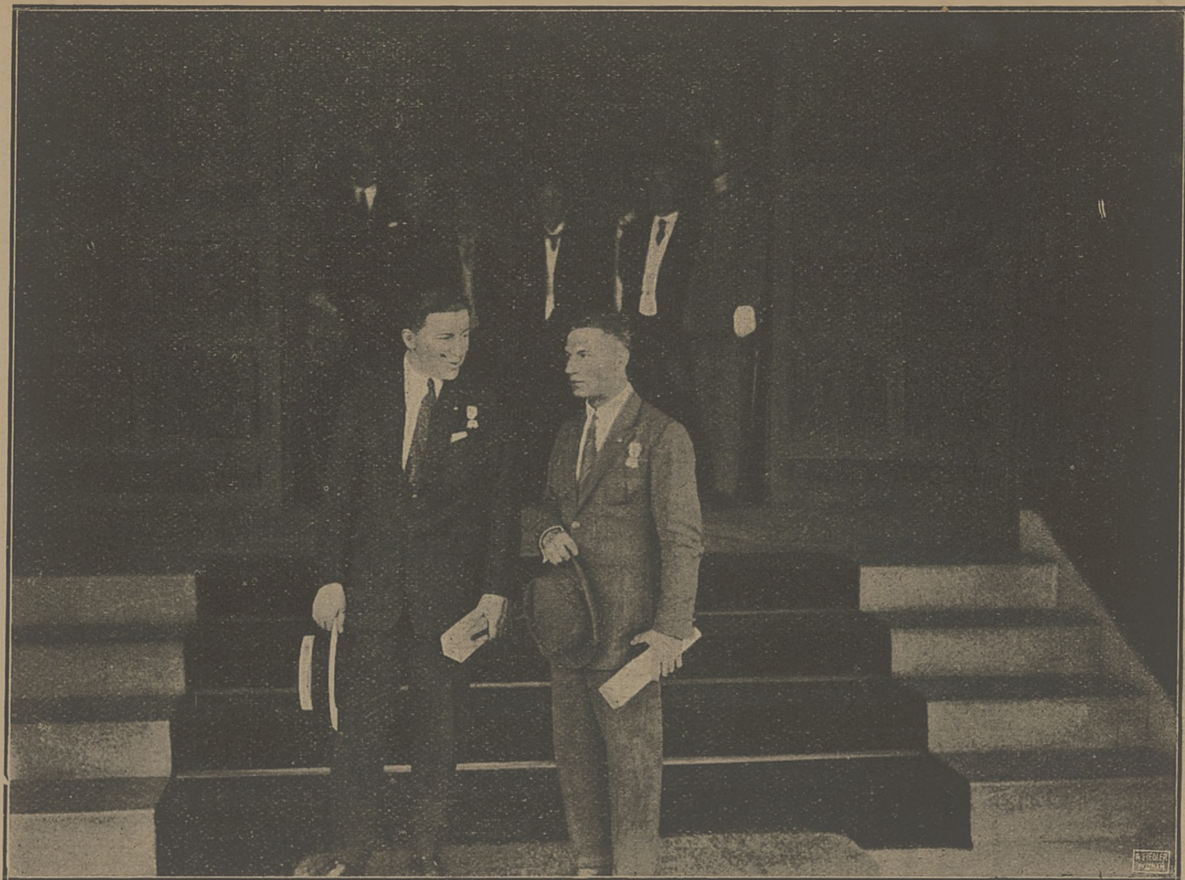
Nareszcie L. O. P. P., topnieje! Nowopowstająca flota powietrzna polska, słabe jeszcze pacholę, więdnie i usycha!

Nie zasłaniajcie się Panowie „byli" członkowie L. O. P. P., tem, że pieniądze Wasze „idą na niewiadome cele", że zostały „źle użyte".

To jest z Waszej strony niepoczuwanie się do, ciążącego na Was, obywatelskiego obowiązku, względem kraju; to świadectwo, że nie jesteście jeszcze „pełnoletnimi" obywatelami kraju.

Skarżyć się tylko umiecie, sami złu zaradzić nie umiecie i nie chcecie!

Nie tędy droga Panowie! Krytykujcie, żądajcie sprawozdań, kontrolujcie — nie jesteście



Kpt. Orliński i sierż. Kubiak opuszczają pałac księcia Kuni, prezesa japońskiego cesarskiego towarzystwa lotniczego, po otrzymaniu medali zasługi.

żołnierzami, którzy nie mają prawa głosu — ale nie bądźcie dezerterami.

Czy uświadamiacie sobie doniosłość Waszej dezercji?

Przyznajcie się Panowie — miejcie tę odwagę — ilu z Was skorzystało ze sposobności, by nie płacić 50 gr miesięcznej składki i aż... 6 zł rocznie? Ilu z Was bywało na posiedzeniach i chciało pracować dla L. O. P. P.?

Jeżeli uważacie, że pieniądze Wasze nie trafiają tam, gdzie powinny, że zostały niewłaściwie użyte, lub zgoła przepadły — to mogliście, i możecie, zażądać zwołania Walnego Zgromadzenia. Macie do tego prawo. Możecie wnieść skargi, domagać się surowego śledztwa.

Panowie Prokuratorzy i Sędziowie Śledczy znajdą czas na rozpatrzenie skarg Waszych.

Kieszenie prywatne, w których, jak twierdzicie — „utonęły" Wasze pieniądze, stoją otworem dla Panów sędziów śledczych.

Ale Wy, Panowie, „byli" członkowie L. O. P. P., „w świętem obywatelskiem oburzeniu" wolicie wypisać się z L. O. P. P., i... nie płacić 50 groszy miesięcznie.

Przekonacie się kiedyś, gdy nad miastami, wsiami, szkołami, gdzie uczą się dzieci Wasze, zawarczą motory nieprzyjacielskich samolotów i huk pękających bomb, napełnionych trującymi gazami, zapędzi Was do piwnic i pod łóżka — czem mogła być powietrzna flota polska i czem będzie pomimo Waszej małoduszności!.

Ale wtedy nie będziecie mieli prawa mówić: „nasza" flota powietrzna! To będzie „polska flota powietrzna!.

Wy Panowie „byli" członkowie L. O. P. P., dla 50 groszy miesięcznie zrzekliście się zaszczytnego tytułu „budowniczych polskiej floty powietrznej"!

Zadajcie kłam mym słowom. Proszę!

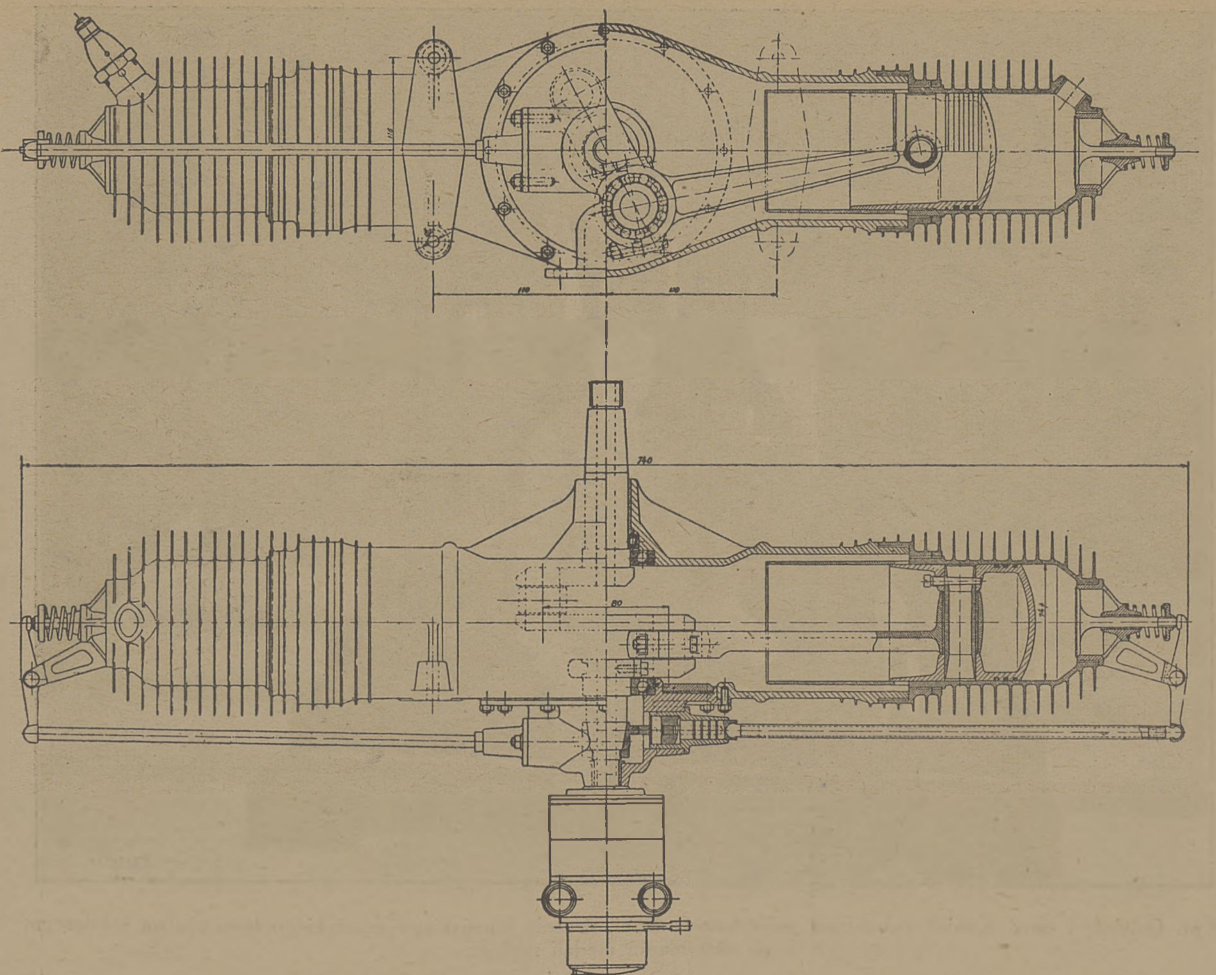
Będę szczęśliwy, jeżeli okażę się kłamcą i Szeregi L. O. P. P., zapełnią się i przepełnią.

Złą drogę, obraliście Panowie, „byli" członkowie L. O. P. P.!

Nigdy jednak nie jest zapóźno błąd swój uznać i zło naprawić, zwłaszcza gdy chodzi o Ojczyznę „O naszą Ojczyznę" — Polskę! —

Warszawa, dn. 26 sierpnia 1926.

Roman Wybranowski
Dr. Nauk Fizyko-matematycznych były Starosta Płoński
Członek-Sekretarz Zarządu W. W. Komitetu L. O. P. P.



Silnik inż. Walisa, widok z góry i z przodu.

Silnik lotniczy dwutaktowy typ. M. VIII.

konstrukcji inż. J. Wallisa.

Duże zalety silników dwutaktowych oddawna już zachęcały konstruktorów do zastosowania tych silników do lotnictwa. Najważniejszemi z tych zalet są prostota budowy i większa moc przy jednakowym ciężarze w porównaniu z silnikiem czterotaktowym. W Niemczech już około 1912 r. inżynier Grade budował małe własnego typu dwutaktowe silniki lotnicze, które używał do własnej konstrukcji samolotów. Były to małe silniki 21 MK. z czterema cylindrami chłodzonemi powietrzem i ułożonemi w literę V. Wielka wojna rozwijająca lotnictwo w jednym tylko wojskowym kierunku przeszkodziła dalszemu rozwojowi dwutaktowych silników.

Ostatniemi czasy z rozwojem lotnictwa sportowego i małych samolotów (awjonetek) zaczęto również poważniej studjować kwestję dwutaktowego silnika lotniczego, tenże bowiem z powodu swej prostoty i lekkości specjalnie nadaje się do małych samolotów.

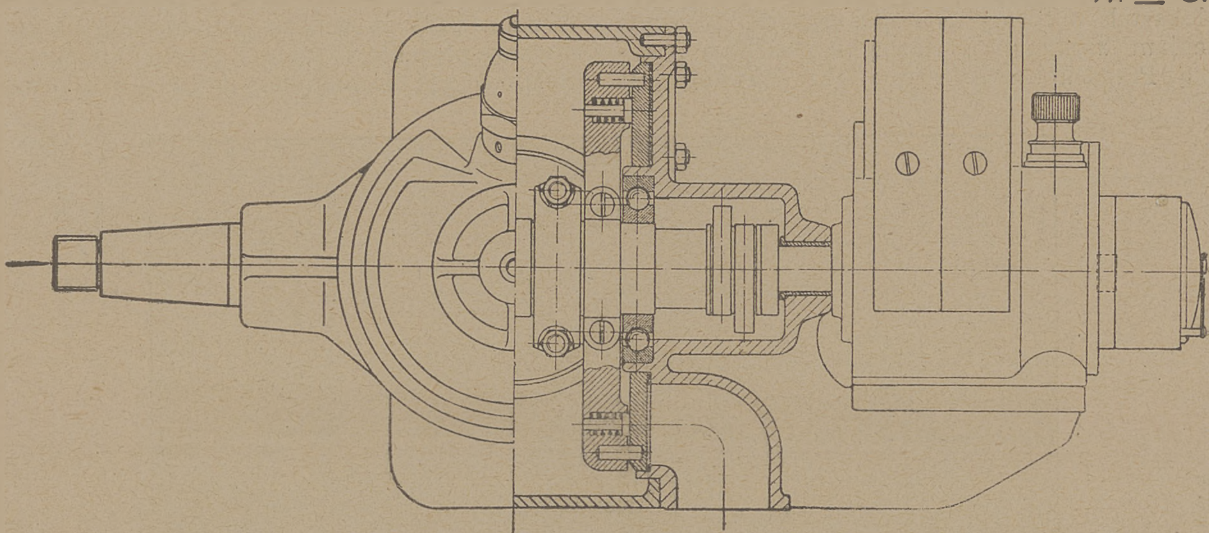
Jednym z pierwszych ludzi zajmujących się w Polsce tym problemem jest inż. J. Wallis który po wieloletnich studjach w tej dziedzinie skonstruował obecnie pierwszy polski dwutaktowy silnik lotniczy. Silnik ten zbudowany w warsztatach mechanicznych fabryki „Samolot" w Ławicy posiada następujące charakterystyki: Siła 18 MK. przy 2000 obrotach na min., skok 80 mm. średn., cylindra 74 mm., pojemność 688 cm^3, współczynnik sprężania 1:3.75, zużycie benzyny 275 gr., oliwy 28 gr. na MK. i godzinę.

Silnik M. VIII. posiada w porównaniu z normalnymi silnikami dwutaktowemi, pewne zmiany w budowie których celem jest polepszenie sprawności działania z punktu widzenia regularności biegu i ekonomji materjałów pędnych. Zmiany te polegają na sterowanym zaworze wydmuchowym oraz tarczy rozdzielczej spełniającej rolę zawora ssącego.

Silnik M. VIII. posiada dwa poziome przeciwległe cylindry chłodzone powietrzem. Cylindry te wytoczone całkowicie z pełnego bloku stali chroniklowej o dużej wytrzymałości, zaopatrzone są w żeberka chłodzące oraz gwint do wkręcania do karteru. Dla zabezpieczenia wkręconych do karteru cylindrów służą nakrętki w formie żeberek chłodzących, które zlewają się całkowicie z formami zewnętrznemi cylindrów. W głowicy cylindrów znajdują się posiada na przodzie stożek do umocowanai piasty śmigła oraz w tyle połączenie do iskrownika.

Dwa korbowody niesymetryczne o przekroju korytkowym są osadzone zapomocą specjalnych łożysk rolkowych na wale korbowym. Stopy korbowodów posiadają wciśnięte tulejki bronzowe w których obracają się czopy tłokowe. Tłoki aluminjowe o dnie wypukłem posiadają po trzy pierścienie wzmacniające wykonane ze specjalnego żeliwa. W tłokach umocowane są

M. VIII. 3.



Silnik inż. Wallisa widok z boku.

umieszczenia dla świec oraz są wkręcone gniazda zaworów wraz z tulejkami prowadzenia i łożyskami wahaków.

Każdy cylinder posiada jeden sterowany zawór wybuchowy o średnicy 45 mm. wykonany ze specjalnie odpornej na wysokie temperatury stali wolframowej.

Cylindry są wkręcone do karteru aluminjowego składającego się z dwóch części t. j. właściwego bębna karterowego z łożyskiem oporowem na ścianie przedniej oraz z pokrywy zamykającej w której znajduje się tylko łożysko wału korbowego. Przednia część karteru posiada w okolicy łożyska oporowego, wzmocnienia żeberkowe, w tylnej części znajdują się cztery nadlewy dla przymocowania silnika do samolotu. Pokrywa zamykająca karter i przymocowana 12-toma śrubami zawiera też rurę ssącą, flansz do umocowania karboratora oraz konzolkę do iskrownika. Wał korbowy ze stali chromoniklowej traktowanej termicznie obraca się w dwu łożyskach w karterze przyczem przednie łożysko oporowe jest kulkowe tylne zaś tworzy panewka bronzowa. Wał posiada dwie korby rozłożone o 180^0, przyczem szlifowane czopy tłokowe zabezpieczone zapomocą specjalnych śrub stożkowych.

W tylnej części karteru umocowana jest na wale korbowym specjalna tarcza rodzielcza przez wycięcie której dostają się gazy z karboratora do karteru a z tamtąd przez specjalne wycięcia w cylindrach do wnętrza tychże. Za tarczą rozdzielczą zaklinowane są na wale korbowym dwa kułaki sterujące za pomocą rolek i drążków, zawory wydechowe. Wprost od wału korbowego bierze napęd specjalny iskrownik Boscha wysokiego napięcia (dający naraz dwie iskry) umocowany na konzolce karteru. Poniżej iskrownika umocowany jest karborator Zenith normalnego typu. Smarowanie odbywa się zapomocą ogólnie przyjętego przy dwutaktowych silnikach mieszania oliwy z benzyną w stosunku 1:10.

Silnik ten łączący w sobie nadzwyczajną prostotę budowy (nie posiada ani jednego trybu) z małą wagą i równem ekonomicznem działaniem posiada bardzo wielką przyszłość.

Inż. Wallis, górnoślązak w najbliższych tygodniach podda swój silnik próbom oficjalnym.

Pamiętajcie o tygodniu lotniczym L. O. P. P.

Ślizgowiec wodny „Delfin“.

Jak nadmienialiśmy już w artykule naszym („Udoskonalenie środków komunikacji lądowej i wodnej pod wpływem techniki lotniczej“ „Lotnik“ tom IV. Nr. 1.) kwestja skonstruowania specjalnych statków przystosowanych do specyficznych warunków krajowych nabiera szczególnej aktualności w dobie obecnej. Pracując od szeregu lat (od roku 1916) nad zagadnieniem powyższem miałem możność ująć całokształt w formy ustalone, poparte doświadczeniami zagranicy i własną bezpośednią praktyką. Przed konstruktorem zwykle stawiany jest jeden problem: zdobycie jaknajwiększej szybkości, za cenę zwykle zbyt drogą. Sprawa zanurzenia odgrywa rolę nie decydującą przy kwalifikacji ślizgowca i wysuwana była tylko jako cecha drugorzędna mająca miejsce już w momencie ruchu statku (emersja). Umieszczenie steru kierunkowego w przedniej części kadłuba (hr. Lambert) lub specjalnych płaszczyzn nośnych pracujących we wodzie (Forlanini, Zeppelin, Baldwin) wskazują na to iż konstruktor zanurzenie zasadnicze nie wyraził określoną wielkością.

Opracowując swoje typy ślizgowca stawiałem dwa zagadnienia: szybkość i minimalne zanurzenie zasadnicze. Biorąc niski stan wód latem na stosunkowo nie wielkich rzekach jak Warta, Pina, Bzura i t. p. ustaliłem normalnej wielkości zanurzenie: dla ślizgowców sportowych i spacerowych 8 do 10 cm. dla komunikacyjnych 15 do 20. Przy wielkościach powyższych mam pełną gwarancję iż statek przejdzie wszędzie bez obawy utkwienia na mieliznie.

W roku 1924 zbudowałem maszynę specjalnie dla przeprowadzenia doświadczeń nad dnem szczeblowem pływaków nośnych, funkcjonowanie sterów i t. p. Próby powyższe dały mi niezwykle cenny materjał praktyczny. Rok 1925 upłynął pod znakiem lotów szybowych. W roku 1926 na wiosnę przystąpiłem do opracowania projektów czterech typów: sportowego, myśliwskiego, komunikacyjnego i wojskowego. Za typ doświadczalny wybrałem pośredni między czysto sportowym a myśliwskim, do budowy którego przystąpiłem w połowie lipca, a 15 sierpnia spuściłem go na wodę.



Ślizgowiec inż. M. Bohatyrewa. Obok ślizgowca stoi konstruktor.

Pierwsza próbna podróż wykazała wysokie zalety dna formy opracowanej przezemnie. Doskonała emersja i brak fali bocznej wskazywały na prawidłowy rozkład strug wodnych po powierzchni pracującej. Po przeprowadzeniu pewnych drobnych zmian rozpoczął „Delfin“ regularną codzienną pracę do końca września (obecnie jest na wystawie). Według dziennika ruchu przeszedł w ciągu 27 godzin 1.000 klm. bez jakichkolwiek defektów. Obliczony na 5 osób normalnej załogi brał na pokład 12, bez straty stateczności, redukując tylko szybkość do 25 klm. na godz.

6 cylindrowy silnik Anzani, wskutek nieco za wielkiej średnicy śmigła, zamiast 1300 obro-

tów dawał zaledwie 800 co wykazywało iż moc jego nie przekraczała 28 MK.

Dane techniczne „Delfina“ są następujące:
Długość całkowita 8 mtr.
szerokość 1,80 mtr.
wysokość kadłuba 30 cm.
zanurzenie w spokoju 10 cm.
zanurzenie w biegu 8 cm.
waga w biegu 780 kg.
waga kadłuba 280 kg.
silnik Anzani chłodzony powietrzem 40 MK
szybkość na spokojnej wodzie 40 klm. g.
zapas materjałów pędnych na 4 godz.

Cena w pierwszorzędnem wykonaniu komplet zł 7.000 netto.

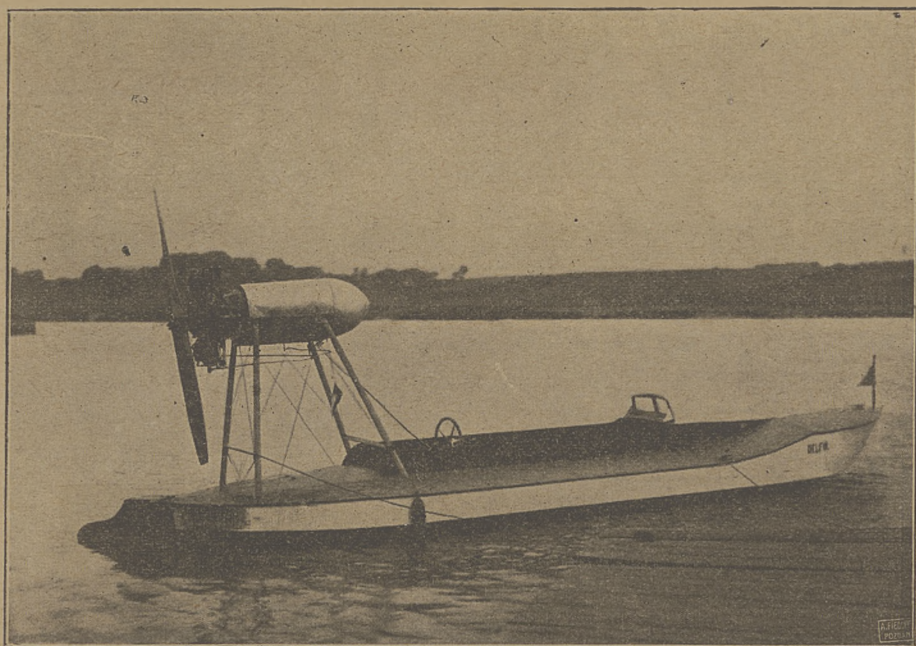
Typ sportowy zaopatrzyłem w silnik Anzani 35 MK. Cena jego wyniesie w przybliżeniu 6.000 złotych.

Nadzwyczaj ciekawe wyniki osiągnięto przy badaniach zdolności dla służby wojskowej, przez grupę oficerów-dowódców poszczególnych jednostek w czasie manewrów w Biedrusku. W dniach najbliższych stawiam na stapel wielki komunikacyjny ślizgowiec na 15 osób.

Specjalne warunki terenowe w kraju niezwykle sprzyjają komunikacji przy pomocy ślizgowców wodnych i mam niepłonną nadzieję iż Polska zajmie w tej dziedzinie miejsce przodujące.

Trzeba tylko wytrwać, trzeba tworzyć typy rzeczywiście dla codziennego praktycznego użytku. Szybkością 120 klm. można olśnić, ale i odstraszyć. Benzyna jest zbyt drogą. Czeka nas ciężka i żmudna praca w warunkach pod względem finansowym niezmiernie skomplikowanych, ale przyszłość jest tak ponętna, rozkosz twórczości tak wielka iż znoje i trudy są w ostateczności sowicie wynagrodzone. Kto nie próbuje ten nie zwycięża.

Michał Bohatyrew.
inżynier-Pilot.



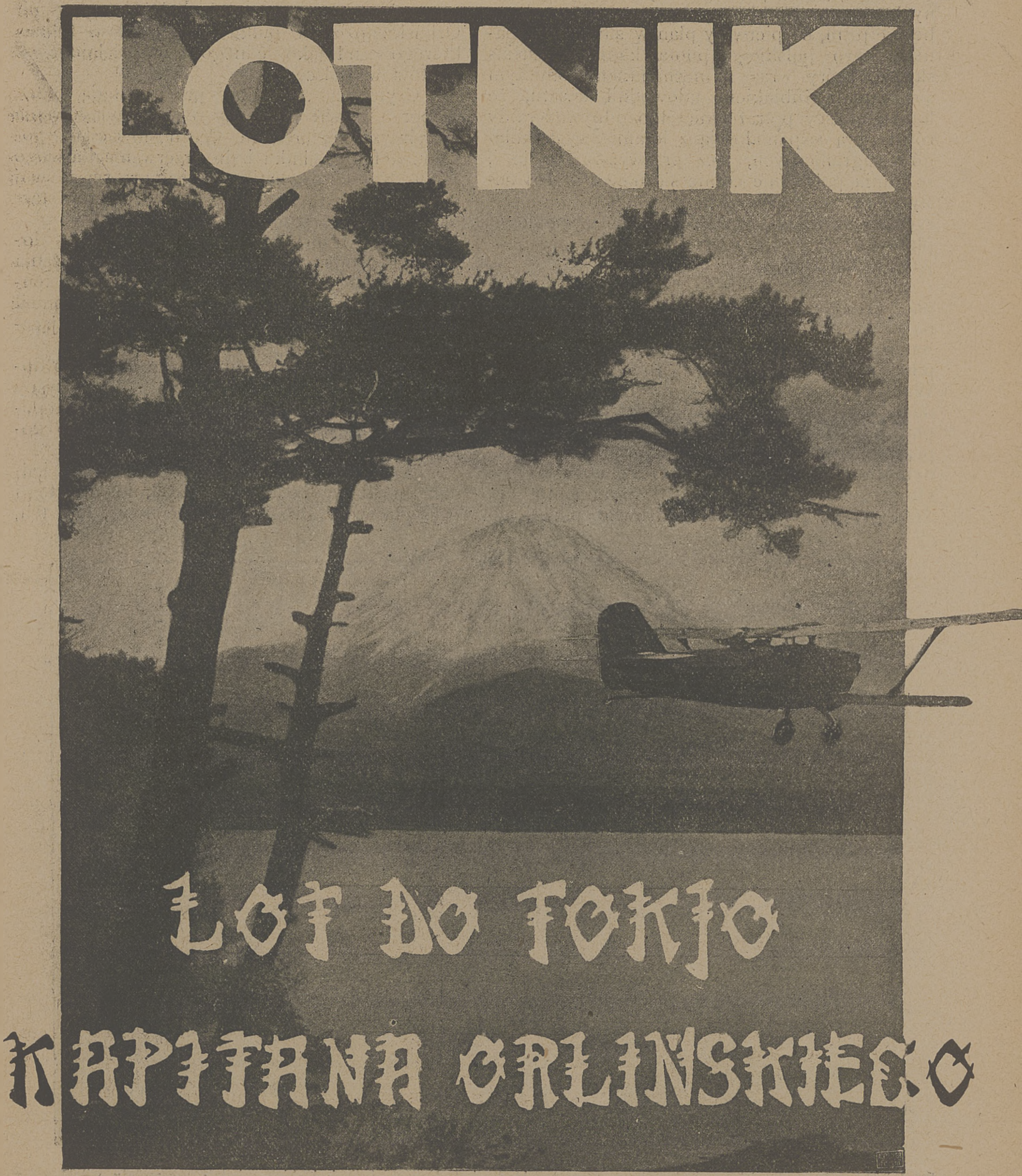
Ślizgowiec inż, M. Bohatyrewa. Widok z boku.



Obiad wydany przez Ministra Spraw Wojskowych generała Ugaki na cześć bohaterskick lotników polskich.
Minister generał Ugaki wygłasza mowę powitalną.



Nad bezkresnymi przestrzeniami Korei.


LOTNIK
LOT DO TOKJO
KAPITANA ORLINSKIEGO

Rajd kapitana Orlińskiego.

Z powodzi sporów politycznych i partyjnych zapełniających szpalty wychodzących obecnie pism, na pierwszy plan wysuwa się wspaniały czyn polskiego pilota kapitana Orlinskiego, który wraz z mechanikiem lotniczym sierżantem Kubiakiem udowodnił światu, że lotnicy polscy potrafią nietylko odbywać raidy równe swą wspaniałością z lotami swych kolegów zagranicznych, lecz przewyższające je i, że lotnik polski nie cofnie się nawet przed niesłychanie niekorzystnemi warunkami atmosferycznemi, przed nieoczekiwanym wypadkiem płatowca, byle tylko przedsięwzięcie raz podjęte, zakończyć.

Już od początku sierpnia przygotowywano płatowiec Breguet 19 i silnik Lorraine-Dietrich na którym odbył swój lot z Paryża przez Sanarę, Konstantynopol do Polski, pułkownik pilot Sztabu Generalnego Rayski, do lotu z Warszawy do Tokio i z powrotem. Lot ten miał odbyć początkowo pułkownik Rayski na płatowcu Potez 25, posiadającym specjalnie przebudowane zbiorniki, w konkurencji z znanym francuskim pilotem kpt. Pelletier d'Oisy. Objęcie stanowiska Szefa Departamentu IV. Żeglugi powietrznej, uniemożliwiło płk. Rayskiemu uczestnictwo w tym raidzie. Wyznaczył on wobec tego na swoje miejsce por. pil. Orlińskiego z 11 pułku lotniczego w Lidzie którego cenił jako jednego z najdzielniejszych pilotów w Polsce.

Czytelnicy „Lotnika" przypominają sobie, że por. Orliński zmuszony był do wylądowania w górzystych terenach Czechosłowacji z powodu defektu silnika i do przerwania dalszego raidu. Kapitan Pelletier d'Oisy przerywa swój raid w Warszawie, łamiąc podwozie przy starcie i niszcząc przez to płatowiec.

Firma francuska chcąc jednak raid doprowadzić do końca oddaje do rozporządzenia kpt. d'Oisy nowy płatowiec, na którym tenże dolatuje tylko do Pekinu, cofając się przed warunkami atmosferycznemi uniemożliwiającemi przelot do Japonji.

Łatwo sobie przypomnieć, że do Tokio dotarło tylko nie wielu lotników i że wszyscy na przylocie do Tokio kończyli swój raid powracając do swej ojczyzny parowcem lub koleją.

Porucznik pilot Orliński nie porzuca jednak myśli odbycia lotu, uzyskuje dla tego celu płatowiec Breguet 19, nie nowy, lecz ten,



Po wylądowaniu na lotnisku w Tokorozawa, wprost z Heijo, kpt. Orliński i sierż. Kubiak zsiadają z samolotu witani przez rodaków. Na twarzy kpt. Orlińskiego maluje się wyraźnie zdziwienie, że nawet w Krainie Wschodzącego Słońca znalazł tak liczne grono Polaków.



Minister Spraw Wojskowych generał Ugaki ściska dłoń kpt. Orlińskiego. Na tylnym planie widzimy polskiego charge d' Affaires w Japonji pułkownika Jędrzejewicza (z lewej strony) oraz sierż; Kubiaka (z prawej strony).

który już ma poza sobą raid płk. Rayskiego czyli razem przeszło 100 godzin lotu.

W końcu sierpnia płatowiec był gotów, a długie starania, po pokonaniu wielu trudności, zwłaszcza w otrzymaniu wizy sowieckiej zostały uwieńczone pomyślnym rezultatem.

Dnia 27 sierpnia o godz. 4-tej min. 25 rano startował por. pil. Orliński z Warszawy, odprowadzony przez kilku najbliższych przyjaciół oraz dwóch przedstawicieli poselstwa japońskiego, którzy odnosili się do imprezy z niedowierzaniem. Przestrzeń z Warszawy do Moskwy (1.150 klm.) przebywa por. Orliński w rekordowym czasie 5 godz. 40 min., witany na lotnisku moskiewskiem przez prezesa „Awjachimu", organizacji podobnej do polskiego L. O. P. P., który powitał go w serdecznych słowach, podkreślając swą radość z możności witania lotnika polskiego, który przedsięwziął tak gigantyczny lot. Na lotnisku zgromadzeni byli pozatem: poseł polski w Moskwie p. Kętrzyński, attaché wojskowy polski oraz urzędnicy poselstwa. Po przyjęciu w kasynie lotniczym i dwu-godzinnym odpoczynku wyrusza lotnik w dalszą drogę do Kazania

W dalszym ciągu głos oddajemy kpt. Orlińskiemu, który dalsze swe przygody opowiadał na konferencji prasowej 28 września w sposób następujący:

Pogoda z Warszawy do Moskwy była dobra, jedynie między Baranowiczami a Mińskiem mgła przeszkadzała.

W odległości 400 klm. od Kazania zaczął padać silny deszcz. Lecieliśmy nad terenem lesistym, w bardzo ciężkich warunkach. Przed samym Kazaniem nie można było lecieć brzegiem Wołgi, lecz korytem rzeki. Wichura strasznie rzucała aparatem. Kiedy przylecieliśmy do miasta — zmierzchało, padał rzęsisty deszcz, tworząc mgłę, przez którą nic nie widziałem. O lotnisku wiedziałem, że mieści się w pobliżu Wołgi, szukałem go więc kilka godzin. Noc zapadała, trzeba było decydować się na lądowanie. Napewno rozbiłbym aparat, bo grunt po deszczu rozmiękł, ale na szczęście rozpalono ogniska sygnałowe. Okazało się, że krążyłem w odległości czterech kilometrów od lotniska. Wogólę muszę podkreślić, że przez całą drogę dopisywało mi szczęście. W Kazaniu sierż. Kubiak wziął się do naprawy aparatu,



Generał Hongo, w imieniu prezesa japońskiego cesarskiego towarzystwa lotniczego, księcia Kuni, wręcza bohaterskim lotnikom medale zasługi.

a ja ruszyłem na telegraf. Wogóle tak się umówiliśmy, że po przybyciu na etap — ja nadaję depeszę o przybyciu i — do hotelu na wypoczynek, a Kubiak — do roboty. Przez cały czas bardzo pracował.

Zamierzaliśmy odlecieć dnia następnego do Omska (1600 klm.) ale z powodu deszczu i mgły trzeba było przeczekać dzień cały. Pod wieczór wypogodziło się. Wyruszyliśmy o wschodzie słońca przy niepomyślnym wschodnim wietrze. Start — ciężki, bo lotnisko małe, nie dostosowane do dużych maszyn. Po godzinie lotu weszliśmy w mgłę t. zw. naziemną. O opuszczeniu się niżej nie mogło być mowy, więc wznieśliśmy się ponad mgłę, lecąc na ślepo przeszło 2 godziny. Gdyby motor się zatrzymał, nie wiedziałbym, gdzie lądować i napewno byłoby po wszystkiem. O sto kilometrów jednak od Uralu spostrzegłem otwór w zasłonie mglistej. Ujrzałem kawałek ziemi, znalazłem rzekę, opuściłem się więc pod mgłę na wysokość 100 metrów. Z drogi zboczyłem znacznie. Po wyrównaniu ruszamy na Ural. Deszcz, wichura. Kubiak nawet nie wiedział, że przelecieliśmy Ural. Za Ekaterynburgiem pogoda się poprawiła.

Omsk. Przybyliśmy do Omska po 9 godz. 220 min. lotu. Tu czekało nas kilku dzienikarzy z aparatami fotograficznemi. Jakiś człowiek zwrócił się do mnie, — mówi kpt. Orliński, — oświadczając, że jest Polakiem. Pochodzi ze Lwowa. Dostał się podczas wojny do niewoli. Posiada jakiś warsztat rzemieślniczy. Po polsku zapomniał niemal mówić. Na drugi dzień rano ruszyliśmy do Krasnojarska.

Przestrzeń 1300 klm. przebyliśmy w 7 godzin. Pogoda dopisywała. Z Krasnojarska ruszyliśmy do Czyty przestrzeń 1600 klm. przebyliśmy w 9 g. 30 m. Cały czas lecieliśmy nad tajgą, nad lasami, więc znów w wypadku uszkodzenia motoru o ratunku nie byłoby mowy. Gdybyśmy nawet ocaleli, to nie sposób byłby, wydobyć się z tajgi. Bajkał przelecieliśmy w połowie. Zrobił na nas dodatnie wrażenie. Ze wszech stron otoczony górami, przedstawia się malowniczo.

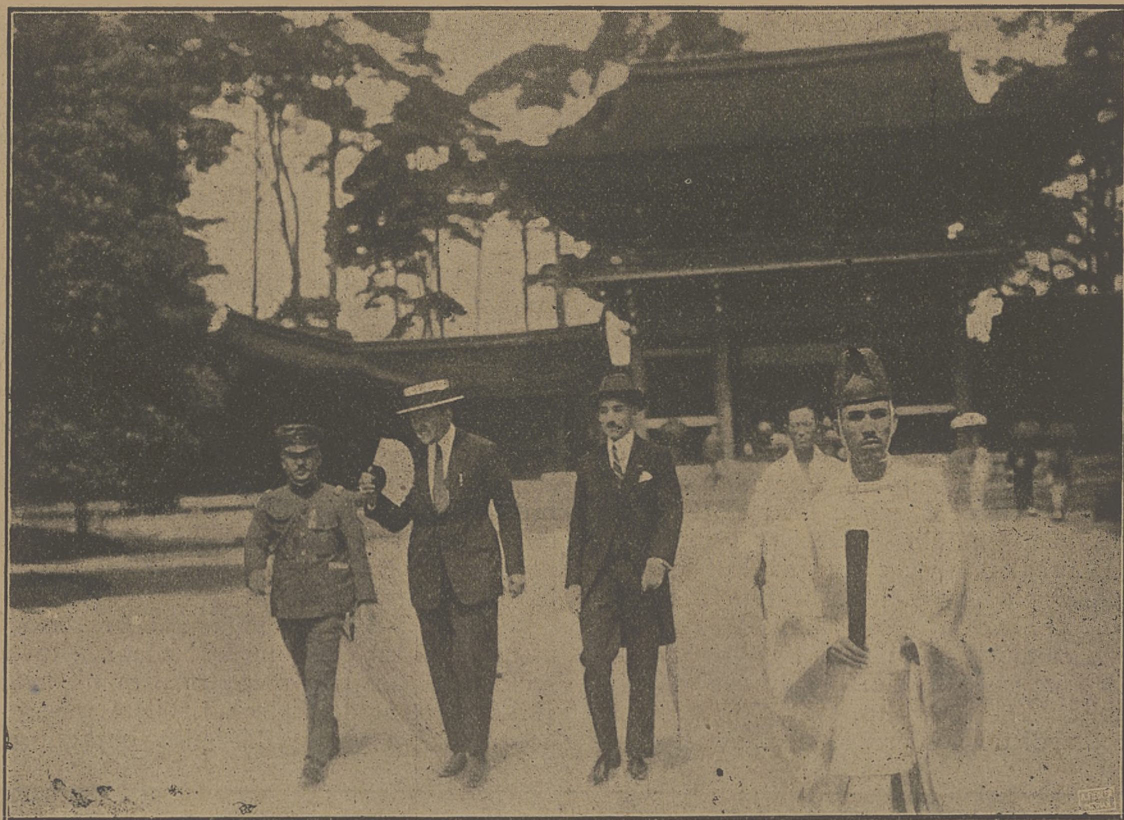
W Czyty trzeba było uzyskać wizę chińską. Początkowo robiono nam trudności, ale niebawem, na skutek interwencji naszego poselstwa, nadeszła depesza od Tun - Su - Sina i wizę wydano. Nawet dygnitarz chiński zaprosił nas na herbatę. Z Czyty do Charbina

leciałem z tem uczuciem, co z Warszawy do Moskwy. Wiedziałem, że spotkam tam rodaków. Przestrzeń 1200 klm. przebyliśmy w godz. 7 min. 15. Lotnisko kiepskie. Lądowanie niebezpieczne. Oczekiwało na nas przeszło 400 osób, przeważnie Polacy. Entuzjazm nie do opisania. Panie płakały. Samolot zarzucono kwiatami. Zatrzymałem się u konsula polskiego. Wieczorem odbyła się herbatka z udziadziałem kilkuset rodaków. Przeszło 3 godziny musiałem mówić o Polsce. Zasypywano mnie wprost pytaniami: A jak tam w kraju? Czy Polska mocna? A jaką ma armję? itd. Poznałem tam pewnego pana, który wraz z prof. Ossendowskim odbył podróż przez Tybet. — Na drugi dzień rano ruszyłem do Hejdżjo (Mandżurja) odległego o 900 klm. Tu nadmienić muszę, iż w Charbinie kupiłem benzynę od pewnego Anglika. Okazało się, że jest w niej dużo wody. Dobrnąłem więc z trudem do Mukdenu (500 klm.). Na drugi dzień wyruszyliśmy do Hejdżjo. Zbliżając się do lotniska zauważyłem dwa namioty, a na nich flagi o barwach polskich i japońskich. Oczekiwały nas tam tłumy publiczności i wojsko. Kiedy wylądowaliśmy, podszedł do nas prezydent miasta i generalicja. Odbył się bankiet. Tam otrzymałem pierwsze prezenty — 2 srebrne kieliszki z napisem „od miasta Hejdżjo". Przemawiali: dowódca garnizonu i gubernator. Przydzielono do mnie oficera, mówiącego po francusku. Kiedy przyszedłem do hotelu, zjawił się natychmiast inż. — meteorolog ze stacji miejskiej, wręczając dane meteorologiczne z całego tygodnia. Zapowiedział on na dzień następny tajfun, zalecając, bym przeczekał, aż przejdzie. Wogóle dane meteorologiczne mają tam bardzo szczegółowe znaczenie. Zwiedziłem osobliwości miasta. Po trzech dniach ruszyłem do Tokjo (1 600 klm.) i przebyłem tę przestrzeń w 9 g. 10 m. Pogoda była dobra. Nad morzem lecieliśmy na wysokości 1800--1900 m. w ciągu 1 g. 20 m. (220 klm.). Nad Fudżijamą przelecieliśmy na wysokości 4500 m. Widzieliśmy krater, kręte dróżki, prowadzące na świętą górę. Kiedy opuściliśmy się na ziemię — słońce paliło nie do wytrzymania.

Przed Tokjo zaczęły się opary. Na kilometr przed sobą nic nie widziałem, a tu trzeba szukać lotniska, bo mapę miałem niedokładną (1:1.000.000 w podziałce). Latałem więc w kółko, aż zobaczyłem jakiś plac okrągły i wy-



Prezydent miasta Tokio p. Izawa ściska dłoń przybyłych lotników wręczając im przytem powitalny adres oraz pamiątkowe srebrne wazony do kwiatów.



Kpt. Orliński (w środku) w towarzystwie polskiego Charge d' Affaires w Japonji, płk. Jędrzejewicza oraz płk. Yamawaki opuszcza świątynię Meiji-jingu w Tokio.

lądowałem. Było to lotnisko ale nie tokijskie, Tukorozawa, odległe odeń o 10 klm. Zasięgnąwszy języka — ruszyłem do Tokjo.

W Tokjo. Na lotnisku spotykali nas: charge d'affaire pułk. Jędrzejewicz, urzędnicy poselstwa polskiego, przedstawiciele nielicznej kolonji polskiej i tysiące Japończyków, w tem kilka tysięcy dziatwy szkolnej z chorągiewkami. Do opisania przyjęcia brak mi słów. To było coś, co się nie da odmalować słowami. Poprostu „tajfun" entuzjazmu. Kwiaty, bankiety, audjencje. Sążniste artykuły w prasie, tysiączne zdjęcia prezenty. W Tukorozawie np. otrzymaliśmy prześliczne lalki i po sztuce jedwabiu (specjalność tej miejscowości).

Z lotniska do Tokjo jechaliśmy godzinę samochodem. Jechać było trzeba ostrożnie, bo droga wąska, po obu stronach domki, pełno dzieci, przechodniów. Towarzyszył mi gen. sztabu gen., znany w Warszawie — Jamawaki. Zajął się mną, jak ojciec. Uprzejmość jego i troskliwość była wprost nadzwyczajna. Wieczorem, po przybyciu, przemawiałem do narodu japońskiego przez radjo (po polsku, a tłumacz tłumaczył). W przemówieniu tem zaznaczyłem, że drogowskazem służył mi święty wulkan — symbol wielkości i siły narodu japońskiego. Za przemówienie to otrzymałem srebrny puhar z odpowiednim napisem. W hotelu „Imperjal", w holu, umieszczono olbrzymie płótno z napisem polskim: „Niech żyją dwaj awjatorzy polscy". Napis zdobiły sztandary polskie i japońskie.

Po sześciu dniach ruszyłem w drogę powrotną.

Po jedenastu godzinach lotu (500 klm.), z powodu burzy musiałem zawrócić do Osaka. Przez 3 godziny usiłowałem przelecieć morze. Następnego dnia, 13 b. m. doleciałem do Hejko (o 100 klm. od Hejdżjo) po przebyciu w powietrzu 9 g. 50 m., w tem 4 godziny lotu nad morzem. Na drugi dzień ruszyliśmy do Czyty, ale nie dolecieliśmy i lądowaliśmy na st. Mandżurja, bo olej przeciekał. Kupiliśmy benzyny i oliwy i po naprawieniu rurki odlecieliśmy do Czyty. O stanie pogody świadczy fakt, że na przelot 280 klm. zużyliśmy g. 19, m.30. Pod Byrką spotkała nas przygoda, o której już prasa donosiła.

Byłem zdecydowany jechać koleją. Sądziłem, że z aparatu nic nie zostało, ale przybyła pomoc techniczna z Czyty i mechanik rosyjski oświadczył, że lecieć można. Obejrzałem maszynę, obciąłem połamane skrzydła i — w drogę. Zaproponowałem Kubiakowi, żeby jechał drezyną, odmówił. Los sprzyjał i dotarliśmy do Czyty na swoim ptaku. Z wdzięcznością wspomnieć muszę o burjatkach, które przybywszy



Obiad wydany przez Ministra Spraw Wojskowych gen. Ugaki na cześć przybyłych lotników polskich. Kpt. Orliński odpowiada na mowę powitalną Ministra.

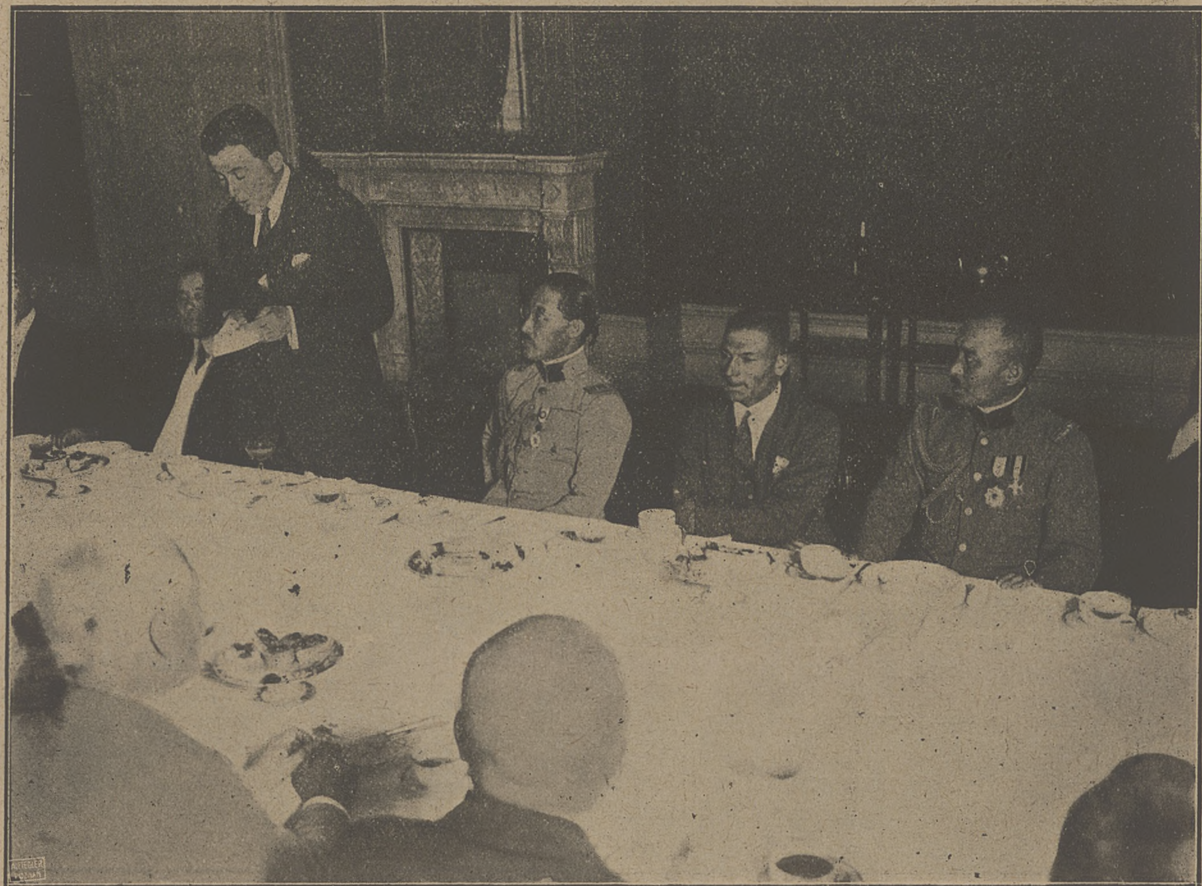
konno z odległych o 100 klm. osad, zeszywały mi pokrywę skrzydeł. W Czycie postanowiłem lecieć dalej, mimo, to, że motor, z powodu wyciekania oleju, źle działał, a na śmigle ukazała się druga szczelina. Bajkał przelecieliśmy na wysokości 100 m. Do Irkucka mieliśmy ciągle wiatr przedni i chmury nisko. Do Krasnojarska — pogoda zła (900 klm. — w ciągu 5 i pół godz.). Do Omska lecieliśmy 9 godz. 20 min. (1300 klm.). Do Kazania — 8 g. 30 m. (1600 klm.). Do Moskwy — 4 godz. (700 klm.) i do Warszawy — 6 godzin.

W drodze powrotnej najpiękniejszem, najmilszem miastem była Warszawa — zakończył kpt. Orliński.

Gigantyczny lot kpt. Orlińskiego, na przestrzeni 21.100 klm. został dokonany w czasie 121 godz. 16 min., czyli z szybkością przeciętną około 175 klm. na godz. Rozentuzjazmowana stolica przyjmowała lotnika wspaniale. Tłumy ludzi zaległo lotnisko. Chcąc zadokumentować swe uczucia postanowiono ze wspólnych składek wybudować kpt. Orlińskiemu dom. Na cel ten płyną liczne ofiary.

Cała Polska winna czuć wdzieczność dla naszego dzielnego pilota i winna w miarę możności uiścić się z swego długu. Kpt. Orliński napewno będzie najbardziej szczęśliwy o ile dowie się, że dzięki jego śmiałemu lotowi, szeregi Ligi Obrony Powietrznej Państwa zapełniają się wzrastającą szybkością, obywatelami wstępującemi do Ligi, chcąc pokryć swój dług wdzięczności dla kpt. Orlińskiego i polskiego lotnictwa.

Niech w Tygodniu Lotniczym wszyscy o tem pamiętają.



Na przyjęciu urządzonem dla bohaterskich lotników przez Towarzystwo Japońsko - polskie w Tokio. Od lewej strony 1) p. T. Kawakami, b. minister pełnomocny Japonji w Polsce, 2) kpt. Orliński, 3) markis Maeda, wice-prezes Towarzystwa Japońsko - Polskiego w Tokio, 4) sierż. Kubiak, 5) płk. Yamawaki, b. Japoński attaché wojskowy w Polsce.



Władze japońskie na lotnisku w Tokio obserwują przylot kpt. Orlińskiego.



Przyjęcie urządzone na cześć bohaterskich lotników przez Towarzystwo Japońsko - Polskie w Tokio. Na fotografji widzimy: p. T. Kawakami, byłego ministra Japonji w Polsce (3-ci z lewej strony), dalej za nim stoją kpt. Orliński oraz wice-prezes Towarzystwa Japońsko-Polskiego w Tokio markiz Maeda (4-ty i 5-ty).



Krajobraz japoński.

Kapitan Bolesław Orliński członek Zw. Lotników Polskich

Urodził się w 1899 roku jako syn Włodzimierza Orlińskiego, obywatela ziemskiego z Kamienieckiego powiatu, ziemi podolskiej. Po ukończeniu 7 klas szkoły średniej w gimnazjum kamienieckiem w roku 1916 wstępuje do szeregów rosyjskiej piechoty. Po złożeniu w szkole podchorążych w Żytomierzu egzaminu odchodzi podchorąży Orliński na front, bierze udział w ofenzywie na Wilno.

W tym samym czasie tworzy się w Rosji I korpus Wojsk Polskich, do którego przenosi się podchorąży Orliński i zostaje przydzielony do oddziału konnych wywiadowców Legji Oficerskiej, z którym bierze udział w walkach o Bobrujsk i pod Jasienią.

Korpus I został w 1917 roku rozbrojony przez Niemców. Podchorąży Orliński wraca do szkoły, jednak już po paru miesiącach zostaje zmobilizowany i przydzielony do wojsk atamana Petlury. Na pierwszą wieść o powstaniu w Polsce rzuca szeregi wojsk ukraińskich, i przedziera się do kraju niszcząc na granicy wszystkie papiery. Powiatowa Komenda Uzupełnień w Chełmie przyjmuje go, jako szeregowca do oddziału ułanów rotmistrza Jaworskiego. Z oddziałem tym bierze udział szeregowiec Orliński w potyczkach pod Równem, Łuckiem, Dubnem, Włodzimierzem, Mozyrzem, nad Prypecią i Owruczem, zostaje w międzyczasie kapralem.

W wojskach lotniczych rozpoczyna kapral Orliński służbę przenosząc się na własną prośbę dn. 25 marca 1919 roku do 19 eskadry. Pod dowództwem por.-pil. Mroczkowskiego bierze udział z eskadrą w walkach pod Borysowem i nad Dźwiną. W 1920 r. zachorował kapral Orlinski na tyfus i dezynterję, a po wyzdrowieniu w szpitalu Mokotowskiem w Warszawie zgłasza podanie o przyjęcie do Wojskowej Szkoły Pilotów w Dęblinie. Przyjęty, do przeniesionej w międzyczasie do Bydgoszczy, Wojskowej Szkoły Pilotów, zjednuje sobie wkrótce poważanie swych przełożonych, pułkownika pil. i dowódcy Kieżunia i Szefa wyszkolenia i Pilotażu majora pilota Garbińskiego. Koledzy jego w Wojskowej Szkole Pilotów przyjmują go serdecznie do swego grona, w którem odrazu wzbudził sympatję swym niesłychanie miłym sposobem obejścia i serdecznością w stosunkach koleżeńskich. Wybijając się już na Caudronach z pośród nas, był stale wzorem ucznia-pilota. Po przejściu drugiego typu Nieuport'ów i ukończeniu Wyższej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu uzyskuje stopień pilota wraz z chlubnem świadectwem, doskonałą opinją w roku 1921, i specjalną pochwałą w rozkazie.

Po ukończeniu szkoły pilotów, wstępuje kpr. Orliński do szkoły podchorążych, po ukończeniu której zostaje przydzielony do 2 pułku lotniczego w Krakowie. Po dwóch miesiącach na własne staranie otrzymuje przydział do 1 pułku lotniczego w Warszawie do dywizjonu myśliwskiego, z którym wyrusza do Lidy, do 11 pułku myśliwskiego, dokąd dotychczas ewidecyjnie należy jako kapitan pilot. O.

Opis płatowca Breguet 19.

Opis płatowca Breguet 19.

Poniżej podajemy opis samolotu Breguet 19, typu na którym kpt.-pil. Orlinski odbył swój wspaniały raid z Warszawy do Tokio i z powrotem.

Opis ogólny.

Dwupłat, śmigło ciągnące, konstrukcje metalowe z wyjątkiem pokrycia płóciennego skrzydła. Dwumiejscowy, podwójny ster.

Charakterystyka: Rozpiętość skrzydła górnego 14.83 m., rozpiętość skrzydła dolnego 11,00 m., długość całkowita 9,51 m., wysokość 3,34 m., powierzchnia nośna 50,00 m., powierzchnia stat. poz. i steru wys. 3,975 m., powierzchnia stat. pion. i steru kier. 2,16 m.

Silnik. W płatowiec można wbudować bez potrzeby jakichkolwiek zmian jeden z następujących silników: Renault 450 KM. — typ 12 Kb., Lorraine Dietrich 400 KM. — typ 12 Db., Lorraine Dietrich 450 KM. — typ 14.

Szczegóły konstrukcji. Komora płatowa: jednosłupkowa, skrzydła mają dwie podłużnice i żeberka z duraluminium. Płat górny posiada 2 skrzydła utwierdzone w części środkowej. Posiada on 2 lotki nieskompensowane. Pochylenie skrzydeł wynosi 5%. Skrzydła te pokryte płótnem lnianem. Dwa słupki są zrobione z odpowiedniej profilówki duraluminjowej.

Kadłub zbudowany jest z rur duraluminiowych, złączonych z sobą. Obręcze owalne ataczają cały kadłub i służą do utwierdzenia pokrycia.

Stery są następujące: statecznik poziomy, do regulacji na ziemi, ster wysokości skompensowany, statecznik pionowy, ster kier. nieskompensowany.

Podwozie składa się z 2 goleni złączonych dołem w rozpórki poziome. Amortyzatory są ukryte. Całość łatwa do demontażu.

Siedzenie pilota znajduje się w 3-cim przęśle kadłubowym poza silnikiem i zbiornikiem. Uruchomienie lotek odbywa się za pomocą systemu sztywnego, ster, wys. i kier. uruchamiają linki. Chłodnia jest typu Bréguet, i posiada

urządzenie pozwalające na zmianę intenzywności chłodzenia, zbiornik benzynowy z duraluminium, posiada 2 komory oddzielne. Benzyna dochodzi do karboratora za pomocą pompy.

Śmigło napędzane jest bezpośrednio. Samolot posiada starter systemu Odier.

Samolot posiada następujące instrumenta: szybkościomierz Badin, licznik obrotów, termometr, wskaźnik poziomu benzyny w zbiorniku, pochyłomierz, libelę, 2 kompasy, zegar, wysokościomierz, zwierciadło wypukłe, 2 ramki na mapy.

Przeciętne właściwości lotnicze: Szybkość maksymalna przy ziemi 235 km. godz., szybkość na 6000 m. 200 km. godz., start 150 m., wybieg przy lądowaniu 170 m., czas wznoszenia się na 5000 m. 25 do 28 min., pułap przy ciężarze całk. 2000 kg. 7000 m.

Zastosowanie do celów wojskowych.

Bréguet XIX. dostosowano do celów wojskowych we Francji i innych państwach. Może on być użyty jako samolot wywiadowczy, niszczycielski albo pościgowiec dwumiejscowy.

Jako samolot **wywiadowczy** posiada stację nadawczą i odbiorczą radjo, urządzenie do aparatu fotograficznego 0,26 lub 0,5 lub 1,2 m., ogrzewanie elektryczne dla załogi, oliwy i karabinów masz., oświetlenie wewnętrze i reflektory dla lotów nocnych, karabin maszynowy strzelający „przez śmigło", 3 karabiny maszynowe ruchome, z tych 2 bliźniacze na obrotnicy, a jeden na czopie, bombomiot dla bomb 10 kg.

Jako samolot **niszczycielski** posiada: ogrzewanie jak wyżej, oświetlenie jak wyżej, karabiny maszynowe, bombomioty dla bomb 50 i 10 kg., bombomiot dla bomb 100 lub 200 kg.

Jako **pościgowiec dwumiejscowy:** ogrzewanie jak wyżej, oświetlenie jak wyżej, 2 karabiny maszynowe strzelające „przez śmigło", 3 karab. masz. ruchome jak wyżej.

—o—

Konkurs w Lympne.

W dniach 10—18 września odbył się na lotnisku w Lympne koło Folkestone konkurs płatowców sportowych o nagrodę „The Daily Mail" w sumie 5.000 ft. ster. (koło 200.000 zł.) Konkurs ten jest z kilku powodów bardzo ciekawy.

Stworzyli go właściciele wielkiego dziennika angielskiego „The Daily Mail" w porywie zainteresowania się lotnictwem, bez wielkiego zastanowienia się ustalając jego warunki bez porady z fachowcami, i umożliwiając uczestnictwo w nim typom o pewnej określonej z góry wadze silnika. Podobnie jak niegdyś po przelocie Bleriota ponad kanałem La Manche w wielu pismach toczyły się ożywione dysputy na temat „nonsensowej budowy dwupłatowca ponieważ tylko jednopłat jest nam przez samą naturę wskazanym kształtem aeroplanu i w dziedzinie praktycznej uzasadnił pokładane w nim nadzieje".

Już oddawna zrozumiały wielkie wydawnicze spółki zagraniczne celowość ustanawiania nagród lotniczych, które zwracają się po odbytych zawodach z nawiązką w postaci ogłoszeń firm oraz opisów, a wydatnie przyczyniają się do rozreklamowania wydawnictwa. Zasadą jest jednak, by zawody były interesujące, możliwie obfite w uczestników, by już z góry o wynikach prowadzono liczne dysputy. Organizowane przez rząd angielski zawody w Lympne w 1924 r. i entuzjazm z jakiem wzięły w nich udział firmy lotnicze, oczekujące po nich napływu wielkich ilości zamówień na płatowce sportowe, skłoniły „The Daily Mail" do wyznaczenia nagrody 5.000 ft. dla „szybowców motorowych" (motor — gliders) — przyczem nie zastanowiono się nawet, że szybowiec jest w zasadzie — płatowcem bezsilnikowym.

Połapało się jednak szybko wydawnictwo i stosownie do porady pierwszego z brzegu fachowca, zmieniło warunki ustalając zato granicę wagi silnika dla chcących uczestniczyć konkurentów. Granicę tą ustalono na 170 lbs (około 75 kg.). Ideą właściwą było, że konstruktor silnika o małej mocy może starać się zejść do wagi 1,3 na 1 MK. mocy tak, że przy 475 kg. uzyskanoby moc ponad 60 MK., co najzupełniej wystarczy do skonstruowania dwuosobowego płatowca, pewnego i dobrego w użyciu nie poruszającego się w powietrzu na granicy mocy silnika, lecz posiadającego pewną rezerwę. Dawał pozatem powyższy konkurs impuls do studjów nad zmniejszeniem obciążenia na 1 MK. silnika.

Gdy jednak doszło do ogłoszenia daty konkursu i należało się zająć na serjo przygotowaniem, przekonano się, nie egzystuje niestety w świecie silnik o podobnej mocy posiadający tak małe obciążenie na 1 MK. dający przeto możność skonstruowania płatowca dwuosobowego gwarantującego dobre charakterystyki ogólne.

Wobec tego zwrócił się związek fabrykantów przez Aeroklub do wydawnictwa z prośbą o odroczenie konkursu do 1926 roku. Mieli oni nadzieję, że w tym czasie fabryki silników zdołają wypuścić na rynek silniki o walorach potrzebnych. To było też powodem dla którego

w roku zeszłym, konkursu płatowców sportowych w Lympne nie było.

Pomimo wszystko znalazła się tylko jedna firma Armstrong, która uważała za potrzebne skonstruować w czasokresie silnik specjalnie dostosowano do granicy „The Daily Mail". Silnikiem tym jest „Genet" nie przenoszący w wadze 475 kg., a dający mimo to moc odpowiednią dla dwuosobowego płatowca dla celów turystycznych. Swoją drogą, w silnik ten włożono dużo pracy i wielki zasób myśli konstrukcyjnej, a zdążono na czas wykonać zaledwie kilka sztuk. W celu nie przekroczenia wagi posiada silnik tylko jeden iskrownik. Należy stwierdzić, że ostatnia ofiara była bezwątpienia za duża, ponieważ sprzeciwia się zasadom dzisiejszych silników lotniczych. Iskrownik i zapalanie jest w teraźniejszym stanie swego rozwoju tak niepewne, że wszystkie silniki lotnicze wojskowe i dla celów handlowych używane, muszą być zaopatrzone w podwójne zapalanie.

Ze względu na warunek konkursu, niedotykanie się silnika, moment ten nabiera znaczenia. Zamiana iskrownika, jest rzeczą bardzo krótką, i szkoda że warunki konkursu zmusiły dla wady w iskrowniku płatowiec do wycofania się, kiedy za kilka kilogramów więcej wagi miałoby się znaczną pewność i ubezpieczenie przeciwko konieczności lądowania przymusowego.

Z innych silników wziąść mogły udział w konkursie trzycylindrowy Burney — Blackburne „Trush", dwucylindrowy bristol „Cherub" i dwucylindrowy A. B. C. „Scorpion". Znane i bardzo dobre silniki dla płatowców turystycznych „Cirus" były o kilkadziesiąt kilogramów za ciężkie.

Gdyby oczywiście więcej firm zbudowało specjalne silniki, wziełoby udział w konkursie więcej płatowców, lecz przyznać trzeba, że budowa silników słabych nie jest obecnie interesem i opłacić się nie może fabrykantom dużych silników. Wytwórnie silników motocyklowych, które w dziedzinie budowy lekkich i małych silników mają duże doświadczenie, nieodczuwały i nie odczuwają potrzeby szukania sobie nowych rynków zbytu. W ten sposób ostatecznie, konkurs w Lympne ograniczył się do próby sił pomiędzy czterema wytwórniami dobrze znanemi.

Należy sobie zdać sprawę, że dla stworzenia rynku zbytu najodpowiedniejszym jest silnik około 80 MK. o wadze 100 — 120 kg. i cenie nizkiej, tak by koszt całego dwuosobowego płatowca nie przekraczał 10.000 zł. Na takie płatowce zbyt się znajdzie łatwiej.

Innemi słowy, albo producenci zdobędą rynek dając nam podobny płatowiec, albo musimy zaczekać aż konsument sam zmusi producenta do budowy tanich płatowców. Czy Ford stworzył klijentelę na tanie wozy, czy klijentela Forda? Odpowiedź na to jest łatwa. Czas rozwija człowieka i gdy odpowiedni moment nadejdzie, będą i tanie płatowce sportowe.

Z tego wszystkiego wynika, że program konkursu w Lympne wydaje się mieć za zadanie rozwinięcie produkcji samolotu nieużytecznego.

Tak samo było w początkach zawodów motocykli, samochodów a nawet koni. Życie same wyeliminowało typy i praktyczne granice pomiędzy turystycznymi, sportowymi i wyścigowymi środkami lokomocji. I chociaż warunki konkursu zwanego w Anglji (Business competition) są bardzo krytykowane przez fachowców nie ulega wątpliwości, że „The Daily Mail" dało dobry początek i stworzyło platformę dzięki której przemysł lotniczy, choć częściowo zainteresował się dziedziną sportu i turyzmu.

Same loty na bieżącym konkursie stwarzały pewne zainteresowanie techniczne, choć większa część zawodników posiadała stare typy płatowców, ponieważ dawały możność porównania długotrwałości silnika lotniczego o małej mocy w stosunku do współczesnych olbrzymów, używanych w lotnictwie wojskowem i cywilnem. Miłośnikom sportu dał tegoroczny konkurs wiele wrażeń, bo kwiat pilotów angielskich uczestniczył w tych zawodach na przestrzeni 3.300 km.

Po konkursie rozegrał się w sobotę 18. września wyścig o nagrodę 200 gwinei (około 10.000 zł) nadaną przez Związek Wytwórców Silników.

W tym samym dniu odbędzie się popołudniu wyścig o nagrodę 50 funtów (około 2000 zł) w którym wzięły udział wszelkie typy płatowców i obok najnowszych spotkać można było stare, wysłużone Sopwith'e, Martinsyde'y i t. d.

Zawody zakończył konkurs o puhar lorda Grosvenor'a, w którym mogą brać udział płatowce z silnikami wykonane całkowicie w Anglji, których silniki nie ważą więcej jak 275 lbs. (około 125 kg.).

O wynikach konkursu napiszę do następnego numeru.

Inż. K. O.



POLSKA.

Hangar Sekcji Treningowej. Jak się dowiadujemy, Związek Lotników Polskich przystąpił do budowy hangaru dla Sekcji Treningowej. Rysunki i opis podamy w 10 N-rze Lotnika.

Podziękowanie. Z okazji koncertu na cele budowy pomnika poległym lotnikom z dnia 12 września 1926 r. Składamy tą drogą dowódzcy O. K. VII. p. gen. Hauserowi, za bezinteresowne przydzielenie orkiestr wojskowych, komendantowi miasta, p. pułk. Krupowiczowi i dowództwu 7 pułku saperów za użyczenie promu na jeziorze w Sołaczu, p. Müllerowi za bezpłatne odstąpienie na imprezę ogrodu w Sołaczu, dyrekcji Elektrowni Miejskiej za bezinteresowne zainstalowanie światła na powyższym promie, zespołowi artystycznemu „Pawiego Pióra", przedewszystkiem pp. Agoniok, Bochynkiewiczowej, Kolskiej, Mylicie, Zamoyskiej, dyrektorowi Janowi Langemu, Bochynkiewiczowi, Feldonowi i Bechensteinowi, za gratisowy występ podczas koncertu, oraz Społeczeństwu za poparcie LOPP. przez gremjalne przybycie na koncert. Jesteśmy przekonani, że i w przyszłości Liga Obrony Powietrznej Państwa dozna dalszego poparcia, zwłaszcza w nadchodzącym „Tygodniu Lotniczym" od 10 do 17 października b. r.

Komitet LOPP. Poznań — Miasto.

Wpływ żeglugi powietrznej na zdrowie. Lwów. Znany pionier lotnictwa w Polsce inżynier Edmund Libański ogłosił w „Kurjerze Lwowskim" artykuł, opisując dzisiejsze codzienne podróże powietrzne w Polsce, przytacza orzeczenie Izby Lekarskiej z roku 1835 w sprawie oddziaływania kolei żelaznych na organizm ludzki. Ówczesna niemiecka izba lekarska kategorycznie żądała, aby cały tor kolejowy z obu stron nasypu zasłonięty był wysokim parkanem, gdyż widok pędzącego pociągu grozić może zawrotami głowy, a nawet słabszym organizmom paraliżem postępowym.

Podobnie jak przed 100 loty do kolejnictwa tak i dziś podnoszą się głosy krytyczne ze sfer lekarskich do żeglugi powietrznej, że szkodliwie oddziaływa ona na organizm ludzki. Jak dotąd jednak, mimo iż podróże powietrzne odbyło już setki tysięcy osób, nie słychać, aby komukolwiek przebywanie w powietrzu zaszkodziło na zdrowiu. (A. T. E.)

Poczta Lotnicza. Generalna Dyrekcja Poczt i Telegrafów poleciła Dyrekcjom Pocztowym w Krakowie i we Lwowie, aby Główne Urzędy Pocztowe w tych miastach przyjmowały pocztę lotniczą przez całą noc, oraz by w miastach były rozmieszczone specjalne skrzynki dla poczty lotniczej.

Podwyższona z dniem 1. IX. r. b. taryfa pocztowa obowiązywać będzie również pocztę lotniczą. Od dnia 1 września r. b. list lotniczy w obrocie w kraju oraz z w. miastem Gdańskiem winien być opłacany znaczkami poczty zwyczajnej w wysokości gr. 40 oraz znaczkami poczty lotniczej w wysokości 20 gr. Karta poczty lotniczej zaś znaczkami poczty zwyczajnej — 30 gr. oraz lotniczej 10 gr. Znaczki poczty lotniczej nabywać można w Urzędach Pocztowych.

Taryfa poczty lotniczej w obrocie zagranicznym nie ulega zmianie.

Jak wiadomo pocztę lotniczą Urzędy Pocztowe bez żadnych dopłat doręczają adresatom natychmiast po jej nadejściu, podobnie jak listy expresowe. (A. T. E.)

O poczcie lotniczej. Na łamach „Kurjera Warszawskiego" dn. 8 b. m. pojawił się artykuł w sprawie poczty lotniczej. Autor artykułu podkreśla dzisiejsze niedomagania, przytaczając, iż list lotniczy, który w przeciągu 2-ch godzin przewożony jest samolotem np. z Gdańska do Warszawy, dopiero w dwie do trzech godzin później dostaje się do rąk odresata. Dłużej zatem trwa manipulacja doręczania listu, niż czas przewozu pomiędzy dwoma miastami. Przyczyną tego jest brak urządzeń pocztowych w naszych miastach zezwalających na rozsyłanie poczty lotniczej odbiorcom wprost z portów lotniczych.

Ponadto autor wskazuje na konieczność wprowadzenia inowacji, by we wszystkich miastach prowincjonalnych, nie mających komunikacji lotniczej, można było nadawać listy lotnicze. Listy takie przychodziłyby koleją do najbliższego portu lotniczego, skąd drogą powietrzną dostawałyby się na miejsce przeznaczenia. W tym celu winny być umieszczone we wszystkich Urzędach Pocztowych na całym terenie Rzeczypospolitej tablice orjentacyjne, wykazujące istniejące połączenia lotnicze i rozkłady lotów. Dotychczas tablicę taką posiada jedynie Główny Urząd Pocztowy w Warszawie

i to dostarczyć ją musiały własnym kosztem Towarzystwa lotnicze.

Wreszcie artykuł porusza bardzo ważną sprawę, iż z Polski nie można wysyłać poczty lotniczej do wszystkich krajów. Powodem tego jest okoliczność, że Rząd nasz nie zawarł dotychczas z poszczególnemi państwami umów w sprawie przewozu poczty lotniczej.

Spodziewać się należy, że Generalna Dyrekcja Poczt i Telegrafów, która bardzo życzliwie odnosi się do lotnictwa, czego daje ustawiczne dowody, w najbliższym czasie usunie dzisiejsze niedomagania, otwierając tem drogę do popularyzacji poczty lotniczej. (ATE)

Lotniska pomocnicze. Kraj nasz posiada jaknajlepsze warunki terenowe, pomimo to jednak pod względem portów lotniczych oraz lotnisk pomocniczych stoi w tyle poza całym szeregiem państw europejskich. Lotniska pomocnicze są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, ponieważ częstokroć zachodzi konieczność lądowania w drodze z przyczyn atmosferycznych lub defektu silnika. Potrzebę lotnisk pomocniczych odczuwa zarówno lotnictwo wojskowe, jak i pasażerskie. Kraj powinien być pokryty gęstą siecią tych lotnisk, których oddalenie powinno wynosić w kierunkach dróg powietrznych około kilkudziesięciu kilometrów. Budowa lotnisk pomocniczych jest bardzo łatwa i nieskomplikowana. Może być dokonana przez robotników niewykwalifikowanych pod nadzorem technika, kierującego robotami ziemnemi. Chodzi o zwykłą niwelację terenu. Przy budowie lotnisk mogliby być z pożytkiem zużytkowani bezrobotni, pobierający tak znaczne zapomogi.

ANGLJA.

Najnowszy samolot komunikacyjny. Co kilka dni prasa przynosi wiadomości o budowie coraz to większych samolotów komunikacyjnych. Obecnie zanotować należy nowy płatowiec angielski, który 26 b. m. przywiózł z Londynu do Berlina delegatów na obrady międzynarodowego zjazdu towarzystw lotniczych. „International Air Trafic Association". Nowy samolot angielski nazwy „Argosy" należy do Towarzystwa Imperial Airways. Jest to dwupłatowiec o gigantycznych rozmiarach. Rozpiętość skrzydeł wynosi 27 metrów, długość 16 metrów i posiada 3 silniki. Kajuta pasażerska mieści 20 miejsc siedzących. Oddzielna kajuta wyznaczona jest na towary i oddzielna na stację telegrafu bez drutu. Samolot urządzony jest wewnątrz z wielkim komfortem.

Odpowiedzi Redakcji.

W. J. Lwów. Prosimy o przesłanie, przeglądniemy.

A. N. Bydgoszcz. W Poznaniu znajduje się Cywilna Szkoła Pilotów przy fabryce „Samolot". Warunki przyjęcia są następujące:

I. Należy postarać się o następująse papiery:
1. Zaświadczenie obywatelstwa polskiego.
2. Metrykę urodzenia, przyczem wiek kandydata musi być w granicach 17 do 28 lat.
3. Świadectwo moralności władz administracyjnych lub wojskowych.
4. Świadectwo z ukończenia conajmniej 6 klas szkoły średniej lub równorzędnej.
5. Deklarację: wypisaną własnoręcznie
   a) Zobowiązania się do służby w wojskach lotniczych, o ile Pan w wojsku jeszcze nie służył.
   b) Zobowiązania do dalszej służby 10-miesięcznej w wojskach lotniczych, jeżeli Pan już odbył służbę wojskową.
6. O ile Pan nie jest pełnoletni zaświadczenie rodziców lub opiekunów.

II. Papiery te należy przesłać do Departamentu IV. Żeglugi Powietrznej w Warszawie, Mokotów, lotnisko

III. Departament IV. zawiadomi Pana czy Pan został przyjęty, w wypadku przyjęcia otrzyma Pan kartę powołania do stawienia się przed Komisję Lekarską w najbliższym D. O. K.
O ile badanie lekarskie będzie miało rezultat dobry zawiadomi Pana Dep. IV. osobną kartą o dniu stawienia się do szkoły.

C N. Poznań. Jak wyżej. Nowy kurs w Cywilnej Szkole Pilotów rozpocznie się 1 stycznia 1927.

W. N. Redakcja legitymacji żadnych nie wystawia. Kwit zapłaconej prenumeraty jest legitymacją dostateczną. Co mamy zrobić z fotografją.

P. Zosin. Kurs rozpocznie się 1 stycznia 1927. Podania już należy składać. — Pana Jerzego G ela nie ma w pośród uczniów Cywilnej Szkoły Pilotów.

E. K. Kopalnia Ema. Kurs w Szkole Pilotów jest rzeczą zamkniętą. Na drugi kurs przyjmuje się nowych uczni. Po ukończeniu szkoły zostanie Pan pilotem, innych korzyści szkoła nie daje, posad dla swoich wychowanków nie wyrabia. Świadectwo z ukończenia III. kursu seminarjum nauczycielskiego wystarcza.

Ze Związku Lotników Polskich.

Skarbnik Z. L. P. przypomina o obowiązku wpłacania składek członkowskich za IV kw. 1926 na P. K. O. 205.183.

Stosownie do uchwały R. N. i Zarządu, ze względu na zamianę dwutygodnika „Lotnik" na tygodnik i podwyższenie prenumeraty składka członkowska od 1 stycznia 1926 wynosi 6 złotych kwartalnie wraz z prenumeratą za „Lotnika".

Za dział redakcyjny odp. **Bolesław Ostrowski.**

Czcionkami Drukarni Przemysłowej w Poznaniu, Św. Marcin 56. :: Telefon nr. 21-62